Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5785**

14. Wahlperiode 04. 04. 2001

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie (9. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 14/4441 Nr. 1.31 –

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt
KOM-Nr. (2000) 5 endg., Ratsdok. 10166/00

A. Problem

Schaffung einer ausreichend bestimmten Abgrenzung der Bedingungen, unter denen Beihilfen an Güterverkehrsunternehmen für die Nutzung der Infrastruktur gewährt werden können.

B. Lösung

Kenntnisnahme des Verordnungsvorschlages des Europäischen Parlaments und des Rates und Annahme eines Entschließungsantrages mit dem Ziel, die Bedingungen zur Beihilfegewährung bestimmter zu fassen.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates – Ratsdok. 10166/00 – folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bei den Verhandlungen für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt folgende Punkte einzubringen:

1. Erforderlich ist eine ausreichend bestimmte Abgrenzung der Bedingungen, unter denen Beihilfen an Güterverkehrsunternehmen für die Nutzung der Infrastruktur gewährt werden können.
2. Die Befreiung von der Notifizierungspflicht muss auch bei gesetzlicher Aufgabenübertragung möglich sein. Sie sollte nicht daran anknüpfen, dass Netz und Betrieb der Infrastruktur – auch der Terminals – (besonders bei Schiene und Wasserstraße) in einer Hand liegen, sondern auf den diskriminierungsfreien Zugang abstellen.
   Es sollten Schwellenwerte festgelegt werden, für die eine Notifizierungspflicht grundsätzlich entfällt.
3. Auch das im EU-Sprachgebrauch sog. Nichtoffene Verfahren der beschränkten Ausschreibung nach einem europaweiten öffentlichen Teilnahmewettbewerb muss mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar bleiben.
4. Die diskriminierungsfreie Nutzung von Schieneninfrastruktur muss für die Zulässigkeit von Infrastrukturbeihilfen ausreichend sein.
5. Vom Geltungsbereich der VO ausgeschlossen werden sollten nur Umschlagseinrichtungen, die dem unmittelbaren Seeumschlag dienen (Standortwettbewerb!), nicht aber vor- und nachgelagerte KV-Terminals.
6. Die Dauer der Beihilferegelung sollte 8 Jahre umfassen, damit den Infrastrukturbetreibern eine hinreichende Investitionssicherheit gegeben ist.
7. Die Gewährung der Beihilfen muss in einem wirtschaftlich vertretbaren, wenig aufwendigen Verfahren, ggf. mit hohen Bagatellgrenzen oder Pauschalregelungen erfolgen.
8. Betriebskostenbeihilfen im „Seehafenhinterlandverkehr“ dürfen nicht zu einem wettbewerbsverzerrenden Standortwettbewerb der Seehäfen führen.
9. Es muss einvernehmlich und eindeutig geregelt werden, ob Betriebsbeihilfen auch für grenzüberschreitende Verkehre, d. h. auch für die Nutzung von Strecken in Nachbarstaaten zulässig sein sollen.
10. Für die Ermittlung der Wegeentgelte sollte die Vollkostendeckung zugrunde gelegt werden.“

Berlin, den 28. März 2001

Der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Matthias Wissmann	**Dr. Margrit Wetzel**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel

I.

Der Verordnungsvorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates – Ratsdok. 10166/00 – wurde am 27. Oktober 2000 gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlage in seiner 46. Sitzung am 6. Dezember 2000 beraten und Kenntnisnahme empfohlen.

Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage in seiner Sitzung am 14. Februar 2001 beraten und nach Vorberatung durch seinen Unterausschuss zu Fragen der Europäischen Union einvernehmlich beschlossen, dem federführenden Ausschuss Kenntnisnahme zu empfehlen.

III.

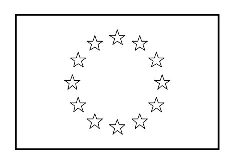
Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage in seiner 50. Sitzung am 28. März 2001 beraten. Im Zuge dieser Beratungen war von den Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der in der Beschlussempfehlung enthaltene Text für einen Entschließungsantrag eingebracht worden.

Der Ausschuss beschloss einstimmig, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates – Ratsdok. 10166/00 – zur Kenntnis zu nehmen und den Entschließungsantrag in der Fassung der Beschlussempfehlung anzunehmen.

Berlin, den 28. März 2001

Dr. Margrit Wetzel
Berichterstatterin

Anlage 1



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.7.2000
KOM(2000) 5 endgültig

2000/0023 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

.

Einleitung

1. Fast 30 Jahre sind vergangen, seit die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr[1] vom Rat erlassen wurde. Damals wurden die Verkehrsunternehmen im Landverkehr (insbesondere im Eisenbahnsektor) und die Netze größtenteils von den Mitgliedstaaten selbst bewirtschaftet. Nachdem die Entscheidung 65/271/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen[2], bestätigt hatte, daß der Landverkehr den allgemeinen Bestimmungen des EG-Vertrags über staatliche Beihilfen unterliegt, mußte geklärt werden, was unter einer "Koordinierung" gemäß Artikel 73 EG-Vertrag zu verstehen sei, um die Grenzen zwischen der Ausnahme und den allgemeinen Regeln eindeutig festzulegen. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates sollte diesen Zweck erfüllen.

2. Seitdem haben der Straßenverkehr, der Eisenbahnverkehr und die Binnenschiffahrt mit unterschiedlicher Geschwindigkeit und in ungleichem Umfang einen wesentlichen Liberalisierungsprozeß durchlaufen. Außerdem sind zu den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag diverse Leitlinien und ähnliche Instrumente vorgelegt worden. Obwohl die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in gewissem Umfang geändert worden ist, um diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen, waren diese Änderungen bisher wenig systematisch, und es ist eindeutig gerechtfertigt, den Text insgesamt zu vereinfachen und zu konsolidieren, so daß die Bestimmung eines jeden Artikels den Anforderungen des derzeitigen Umfeldes angepaßt wird. Die Kommission ist der Überzeugung, daß diese Klarheit und Einfachheit am besten dadurch erzielt werden kann, daß man die geltende Verordnung durch eine ganz neue Verordnung ersetzt.

3. Die vorgeschlagene Verordnung soll unter anderem klären, auf welche Weise die Durchführung von Artikel 73 EG-Vertrag den im Laufe der Zeit eingetretenen Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt Rechnung tragen wird. Bei der Infrastrukturfinanzierung hat Artikel 73 sicher eine Rolle zu spielen. Die Verordnung schlägt daher eine umfangreiche Ausnahmeregelung für Beihilfen an Infrastrukturbetreiber für den Ausbau und den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur vor; hinzu kommen Beihilfen zugunsten der Nutzer der Verkehrsinfrastruktur im Frachtsektor als Ausgleich für die nicht gedeckten Kosten konkurrierender Verkehrsträger.

---

[1] ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 3578/92 des Rates (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 11), Verordnung (EG) Nr. 2255/96 des Rates (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 3) und Verordnung (EG) Nr. 543/97 des Rates (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6).

[2] ABl. 88 vom 24.5.1965, S. 1500.

Die Liberalisierung der einzelnen Landverkehrssektoren

4. Die Liberalisierung des Landverkehrs wird dadurch verzögert, daß gemäß Artikel 71 EG-Vertrag spezifische Rechtsvorschriften über den Zugang zum Markt erlassen werden müssen. Im Unterschied zu anderen Wirtschaftszweigen, die durch die Bestimmungen des EG-Vertrags betreffend den freien Dienstleistungsverkehr einer unmittelbaren Liberalisierung unterzogen wurden, steht der freie Zugang zu den Verkehrsmärkten noch aus. Die seit der Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates getroffenen Liberalisierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Vollendung der Dienstleistungsfreiheit im Landverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen.

1. STRASSE

5. Der internationale Güterkraftverkehrsmarkt wurde 1969 mit Hilfe eines Quotensystems für den Wettbewerb auf Gemeinschaftsebene geöffnet. 1992 erließ der Rat eine Verordnung[3], durch die die quantitativen Beschränkungen des Zugangs zum internationalen Güterkraftverkehrsmarkt ab 1. Januar 1993 abgeschafft wurden; durch dieselbe Verordnung wurde eine Gemeinschaftslizenz eingeführt, deren Inhaber Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf dem gesamten Gebiet der Gemeinschaft vornehmen darf; die Vergabe solcher Lizenzen erfolgt nach gemeinsamen qualitativen Kriterien. Nach der beschränkten Einführung der Kabotage (also der Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind) im Juli 1990[4] einigte sich der Rat im Juni 1993 auf eine schrittweise jährliche Anhebung der Quoten mit dem Ergebnis, daß am 1. Juli 1998 alle quantitativen Beschränkungen der Kabotage aufgehoben wurden[5].

6. Der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenverkehr wurde durch die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen[6] liberalisiert. Diese Verordnung, die am 1. Juni 1992 in Kraft getreten ist, regelt die Marktzugangsbedingungen für die einzelnen Dienste zur Personenbeförderung im Straßenverkehr. Kabotagerechte wurden durch die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[7] eingeführt, die durch die Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[8] ersetzt wurde. Gemäß den Bestimmungen jener Verordnung ist die Kabotage hinsichtlich der Personenbeförderung im Straßenverkehr — außer bei nationalen Liniendiensten — seit dem 1. Januar 1996 liberalisiert.

---

[3] Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).
[4] Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates (ABl. L 390 vom 30.12.1989, S. 3)
[5] Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1.)
[6] ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1.
[7] ABl. L 251 vom 29.8.1992, S. 1.
[8] ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 10.

7. Die Niederlassungsfreiheit, die sowieso keinen speziellen Beschränkungen auf Grund von Artikeln des EG-Vertrags unterliegt, wird durch die Richtlinien über den Zugang zum Beruf gewährleistet[9].

2. EISENBAHN

8. Gesetzesinitiativen der Gemeinschaft mit dem Ziel, zumindest bei der Rechnungsführung eine gewisse wirtschaftliche Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen zu erreichen, gibt es schon seit den siebziger Jahren[10]. 1985 wurde der Anwendungsbereich der Transparenzrichtlinie auf den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr erweitert, wodurch unter anderem eine größere Transparenz der Rechnungsführung von Eisenbahnunternehmen vorgeschrieben wird[11].

9. Die wahre Liberalisierung des Sektors begann allerdings erst 1991 mit der Annahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft[12]. Diese Richtlinie soll die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn erhöhen und sie in einen wettbewerbsgeprägten Markt integrieren. Die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen wird gewährleistet. Die Erbringung von Verkehrsleistungen und der Betrieb der Infrastruktur werden voneinander getrennt, wobei die Trennung der Rechnungsführung obligatorisch (und die Entflechtung des Managements fakultativ) ist. Die Finanzstruktur der Eisenbahnunternehmen wird durch Erlaß von Altschulden saniert. Internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sowie Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, werden Zugangs- und Transitrechte gewährt.

10. Die Bestimmungen zur Niederlassungsfreiheit von Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG erbringen, sind in der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen[13] dargelegt. In dieser Richtlinie ist ein gemeinschaftliches Genehmigungsverfahren in groben Zügen festgelegt.

11. In einem 1995 vorgelegten Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung von Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG schlug die Kommission vor, den Anwendungsbereich

---

[9] Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (ABl. L 124 vom 23.5.1996, S. 1).

[10] Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten (ABl. L 152 vom 12.6.1975, S. 3).

[11] Richtlinie 85/413/EWG der Kommission vom 24. Juli 1985 zur Änderung der Richtlinie 80/723/EWG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen (ABl. L 229/20 vom 28.8.1985).

[12] ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

[13] ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

der Richtlinie auf die Güterbeförderung im allgemeinen sowie auf Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr auszuweiten[14].

12. Es wurde erkannt, daß Zugangsrechte in Ermangelung von Bestimmungen über die Berechnung von Wegeentgelten und über die Zuweisung von Fahrwegkapazität unbrauchbar werden könnten. Bestimmungen zu diesen Fragen sowie zur Sicherheitsbescheinigung enthält die Richtlinie 95/19/EG des Rates.

13. Es zeigte sich, daß einige Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates sowie der Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG des Rates zu vage formuliert waren, um Wirkung zu zeigen. Insbesondere konnten sich die Eisenbahnunternehmen auf Grund dieser Bestimmungen nicht darauf verlassen, daß sie die in Anwendung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates gewährten Zugangsrechte tatsächlich würden nutzen können. Nach umfangreichen Untersuchungen reagierte die Kommission mit einem Paket von Vorschlägen, durch die einigen Bestandteilen der Richtlinie mehr Gewicht verliehen werden sollte; die Genehmigungsbestimmungen sollten auf alle Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ausgeweitet und für die Berechnung von Wegeentgelten sowie für die Kapazitätszuweisung klare Regeln und Verfahren festgelegt werden. Dieses Paket von Vorschlägen wurde im Juli 1998 von der Kommission gebilligt und dem Rat sowie dem Parlament zur Verabschiedung vorgelegt. Es ist unter der Bezeichnung "Eisenbahninfrastrukturpaket" bekannt[15].

3. BINNENSCHIFFAHRT

14. Ursprünglich gab es nationale "Rotations-Befrachtungssysteme". Nach diesen Systemen wurden Transportaufträge nach dem Rotationsverfahren zu im voraus festgesetzten Preisen an Verkehrsunternehmen vergeben. Nach den Bestimmungen der Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996[16] müssen die Mitgliedstaaten solche Systeme bis zum 1. Januar 2000 abschaffen. Von jenem Zeitpunkt an werden im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft die Verträge frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt.

4. KOMBINIERTER VERKEHR

15. Der Markt für Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr ist seit dem 1. Juli 1993 gemäß Artikel 2 und 4 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr

---

[14] KOM(95) 337 endg., von der Kommission angenommen am 19. Juli 1995: Mitteilung der Kommission zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; Durchführung der Richtlinie 91/440/EWG; zukünftige Maßnahmen zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen; Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

[15] KOM(98) 480 endg., von der Kommission angenommen am 22. Juli 1999, ABl. C 321 vom 20.10.1998, S. 6: Geänderter Vorschlag KOM(1999) 616 endg. angenommen von der Kommission am 25. November 1999: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung.,

[16] ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12.

zwischen Mitgliedstaaten[17] vollauf liberalisiert. Alle in der EU oder dem EWR niedergelassenen juristischen oder natürlichen Personen dürfen nach den allgemeinen Bestimmungen des EG-Vertrags zur Niederlassungsfreiheit und zur Dienstleistungsfreiheit überall in der Gemeinschaft Dienstleistungen im Bereich der kombinierten Verkehrs anbieten.

Die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag auf die staatliche Infrastrukturfinanzierung

16. Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

17. Eine staatliche Finanzierung der Infrastruktur, die allen potentiellen Nutzern unterschiedslos offensteht und vom Staat verwaltet wird, fällt normalerweise nicht unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, weil in diesem Fall kein Unternehmen, das mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht, begünstigt wird. Im Landverkehr erfolgt der größte Teil der Infrastrukturfinanzierung (z.B. Bau und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur durch staatliche Stellen, Kanäle für die Binnenschiffahrt) mit Hilfe solcher Investitionen.

18. Verkehrsunternehmen und andere Nutzer der Verkehrsinfrastruktur fallen eindeutig unter die Definition von Unternehmen: es handelt sich um juristische Personen, die auf einem wettbewerbsgeprägten Markt mit dem Ziel tätig sind, langfristig Gewinne zu erwirtschaften oder zumindest kostendeckend zu arbeiten. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes zum Begriff des "Unternehmens" geht eindeutig hervor, daß das wesentliche Kriterium in diesem Zusammenhang darin besteht, ob eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt wird oder nicht. Innerhalb welcher Organisationsform der Tätigkeit nachgegangen wird, ist weniger wichtig. Somit gehören zum Beispiel Bau und Betrieb von Straßen durch staatliche Stellen, die keinerlei Gewinne anstreben, auf keinen Fall zum Geltungsbereich dieser Verordnung.

19. Ein von den Behörden getrennter privater oder öffentlicher Verkehrsinfrastrukturbetreiber fällt immer unter die Definition. Aus der Sicht bestehender oder potentieller Konkurrenten kann jeder finanzielle Vorteil, der solchen Unternehmen dann gewährt wird, im Prinzip wettbewerbsverzerrend wirken. Auf Gemeinschaftsebene oder auf einzelstaatlicher Ebene erlassene Rechtsvorschriften über den Marktzugang haben Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten. Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen und die Artikel der EG-Vertrags über die Niederlassungsfreiheit und den freien Kapitalverkehr sind ebenfalls mit gewissen Auswirkungen verbunden.

20. Sofern ein solcher Infrastrukturbetreiber mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde und die ihm vom Staat zur Instandhaltung und Bereitstellung der Landverkehrsinfrastruktur gewährten

---

[17] ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

Fördermittel folglich dem Marktpreis zur Erreichung der gewünschten Ergebnisse entsprechen, ist, im Prinzip, davon auszugehen, daß diese Finanzierungals mit dem gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen ist..

21. Andere Investitionshilfen, die an einen bestimmten Betreiber der Infrastruktur geleistet werden, sollten nur in dem für die Verwirklichung des jeweiligen Vorhabens bzw. der jeweiligen Tätigkeit erforderlichen Umfang als mit dem EG-Vertrag vereinbar genehmigt werden, vorausgesetzt, daß dies nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

Die Anwendung von Artikel 73 EG-Vertrag und die Rechtsgrundlage der Verordnung

22. Für staatliche Beihilfen im Verkehrsbereich sind Sonderregelungen erforderlich, weil der Staat eingreifen muß, um bestimmte Verkehrsdienste aus Gründen der Raumordnung, aus sozialen oder aus umweltpolitischen Erwägungen aufrechtzuerhalten. Dies erfordert öffentliche Ausgaben - nicht nur für den Infrastrukturaufbau, sondern auch, um Betriebsverluste von Verkehrsdiensten, die im allgemeinen Interesse aufrechterhalten werden, zu decken.

23. In Artikel 73 EG-Vertrag ist eine Sonderregelung zu den Bestimmungen über staatliche Beihilfen vorgesehen, die diesen Erfordernissen Rechnung trägt. Die Koordinierung des Verkehrs und die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen werden als beihilfefähig angesehen. Sekundäre Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und deren spezielle Durchführungsvorschriften beruhen auf diesem Artikel des EG-Vertrags.

24. Im Gegensatz zu Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag beinhaltet das Konzept der *Koordinierung* gemäß Artikel 73 mehr als die Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweiges. Es beruht auf staatlicher Planung in der einen oder anderen Form. In Anbetracht der bei der Liberalisierung erzielten Fortschritte ist der Bedarf an staatlichen Finanzierungsmaßnahmen zur Koordinierung des Landverkehrs dementsprechend erheblich zurückgegangen. Die meisten Arten von Beihilfen für den Landverkehr können nunmehr mit Hilfe von zwei Arten von horizontalen Beihilfeverfahren abgehandelt werden, die für alle Wirtschaftsbereiche anwendbar sind. Tatsächlich kann im Rahmen eines liberalisierten Marktes die Koordinierung durch den Markt selbst erfolgen, sofern das freie Spiel der Marktkräfte nicht durch Marktversagen gehemmt wird. Dementsprechend bezieht sich das dieser Verordnung zugrundeliegende Konzept der Beihilfe für den Koordinierungsbedarf im Verkehrswesen darauf, daß ein staatliches Eingreifen nötig wird, weil (1) wettbewerbsfähige Märkte fehlen oder (2) der Markt versagt, wie z.B. bei negativen externen Effekte oder öffentlichen Gütern.

25. Neben Artikel 73 EG-Vertrag zählen zu den Rechtsgrundlagen für die vorgeschlagene Verordnung Artikel 71 EG-Vertrag, da es sich um ein Instrument zur Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik handelt, und Artikel 89 EG-Vertrag, da durch die Verordnung einige Maßnahmen von der in Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag festgelegten Notifizierungsverpflichtung freigestellt werden.

Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

26. Die Finanzierung von Leistungen, die im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden, ist Gegenstand der zweiten in Artikel 73 EG-Vertrag genannten Ausnahme zu den Beihilferegelungen. In Artikel 73 EG-Vertrag heißt es, daß Beihilfen, die *der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen*, mit dem Vertrag vereinbar sind. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind Verpflichtungen, die das betroffene Verkehrsunternehmen, wenn es nur seine eigenen kommerziellen Interessen im Auge hätte, nicht oder nicht im selben Umfang oder nicht zu denselben Bedingungen übernehmen würde. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs[18] enthält Kriterien zur Festlegung der Höhe der staatlichen Ausgleichszahlungen, die bei Auferlegung solcher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen geleistet werden dürfen. Die Verordnung enthält ferner Bestimmungen über Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes; solche Verträge fallen im Prinzip nicht unter die Bestimmungen über staatliche Beihilfen.

27. Die Kommission hat die Absicht erklärt, zu untersuchen, wie die Rechtsvorschriften für den Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft am besten aktualisiert werden könnten, um die Transparenz der Finanzbeziehungen zwischen staatlichen Stellen und Verkehrsunternehmen zu verbessern, und wo - möglicherweise mit Hilfe von Ausschreibungen - ein verstärkter Einsatz der Marktkräfte erzielt werden könnte[19].

Zur Durchführung von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag

28. Je stärker ein Sektor liberalisiert ist, desto geringer ist die Notwendigkeit, daß der Staat Fördermittel bereitstellt, um den Verkehr zu koordinieren. Staatliche Beihilfen zur Förderung der Entwicklung des Wirtschaftszweiges Verkehr fallen daher nicht unter Artikel 73 EG-Vertrag, sondern unter die Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag, denen zufolge staatliche *Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft,* von der Kommission genehmigt werden dürfen.

29. Die Kommission hat mehrere horizontale Verordnungen und Leitlinien gebilligt, durch die die Anwendung des Artikels auf Forschung und Entwicklung,

---

[18] ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1, in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. L 169 vom 29.6.1991 S. 1) geänderten Fassung.

[19] Vgl. KOM(95) 601, Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa. Siehe auch KOM(96) 421 endg., Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft, und KOM(98) 431, Die Entwicklung des Bürgernetzes.

Umweltschutz, Beschäftigung, Bildung sowie die Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten eingehender geregelt wird[20].

1. Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten

30. Bezüglich der Eisenbahnunternehmen wurden durch die Richtlinie 91/440/EWG des Rates mit Wirkung ab dem 1. Januar 1993 gemeinschaftliche Rechtsvorschriften aufgehoben, die eine uneingeschränkte Abschreibung von Schulden ermöglicht hatten. Die Abschreibung seitdem aufgelaufener Schulden muß der Kommission mitgeteilt und nach den Bestimmungen über staatliche Beihilfen geprüft werden. Das Vorgehen der Kommission wird hierbei insbesondere von dem Bestreben geleitet, zwischen dem Bedarf der betreffenden nationalen Eisenbahnunternehmen, die die Mittel benötigen, um sich an die veränderte Marktsituation anzupassen, und anderen Faktoren, etwa der Notwendigkeit, dafür zu sorgen, daß diese Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Produktivitätssteigerungen erzielen, das Gleichgewicht herzustellen. Diese Überlegungen wurden zum ersten Mal im Weißbuch der Kommission von 1996 dargestellt.[21]

2. Entwicklung einer Sektors im allgemeinen

31. Die Kommission prüft für jeden Einzelfall Beihilfen für Verkehrsunternehmen zur Finanzierung von - unter anderem - Vorruhestandsregelungen, Kapazitätsreduzierungen, neuen Umwelt- und Sicherheitstechnologien (Investitionsbeihilfen für Fahrzeuge sind nur nach den strengen Bestimmungen des Gemeinschaftsrahmens zulässig), Aus- und Fortbildung sowie Unternehmenszusammenschlüssen und Kooperationen, sofern in den horizontalen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft bzw. den Rahmen oder Leitlinien für staatliche Beihilfen entsprechende Ausnahmeregelungen vorgesehen sind.

Erläuterung des Vorschlagstextes

32. In diesem Abschnitt sollen die wichtigsten Punkte des Textes der vorgeschlagenen Verordnung Artikel für Artikel ausführlich erläutert werden.

---

[20] Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (ABl. C 45 vom 17.2.1996, S. 5); Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 72 vom 10.3.1994, S.3); Leitlinien für Beschäftigungsbeihilfen (ABl. C 334 vom 12.12.1995, S. 4); Mitteilung der Kommission - Leitlinien für die Beurteilung von Staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 368 vom 23.12.94, S. 12). Es ist zu beachten, daß die Mitteilung der Kommission - Gemeinschaftsrahmen für Staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen - (ABl. C 213 vom 23.7.1996, S. 4) nicht für Verkehrsunternehmen gilt (Absatz 3.3).

[21] KOM(96) 421 endg., Weißbuch über eine "Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft, Absatz 29: "... Die Kommission wird staatliche Beihilfen nur in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Vertrags, insbesondere des Artikels 92 *(jetzt Artikel 87)* genehmigen. In der Praxis würde die Durchführung eines Umstrukturierungsprogramms gemäß den Leitlinien der Gemeinschaft eine notwendige, aber nicht in jedem Fall hinreichende Voraussetzung für eine solche Genehmigung sein."

ARTIKEL 1 – GELTUNGSBEREICH

33. Die vorgeschlagene Verordnung dient der Umsetzung des Teils von Artikel 73 EG-Vertrag, der die *Koordinierung des Verkehrs* zum Inhalt hat, in bezug auf den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt.

34. Daraus ergibt sich insbesondere, daß Seeverkehrsfazilitäten von der Verordnung nicht erfaßt werden. Hier gilt es, zwischen unterschiedlichen Umschlagfunktionen zu unterscheiden, und nicht vom Standort der Umschlagfazilitäten (z.B. innerhalb oder außerhalb der Seehafengebiete) auszugehen. Der Umschlag von einem Landverkehrsträger auf den anderen fällt dementsprechend ungeachtet des Standorts der entsprechenden Umschlagfazilitäten in den Geltungsbereich dieser Richtlinie. Der Umschlag in Verbindung mit dem Seeverkehr, auch in Kombination mit Landverkehrsträgern, wird jedoch von dem Richtlinienvorschlag nicht erfaßt.

ARTIKEL 2 – BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

35. Bei der Definition der "Verkehrsinfrastruktur" ist zu unterscheiden zwischen Anlagen einerseits, die bei der Unterstützung des Betriebs der Hauptinfrastruktur langfristig eine Rolle spielen, einschließlich der Navigationsanlagen und Sicherheitssysteme, und den nicht ortsfesten Einrichtungen und Ausrüstungen, die nicht zur Infrastruktur gehören, andererseits.

36. Der Begriff "Betreiber der Infrastruktur" ist vielleicht im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr geläufiger als in bezug auf die anderen Verkehrsträger im Landverkehr. Die vorgeschlagene Verordnung erfordert jedoch einheitliche Benennungen und ein gemeinsames Konzept, so daß der Begriff hier jede öffentliche Einrichtung und jedes private oder halbstaatliche Unternehmen bezeichnet, der bzw. dem insbesondere die Einrichtung oder die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur übertragen ist.

37. Die Anwendung der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 3 hängt davon ab, ob der "Betreiber der Infrastruktur" ein Unternehmen ist. Dies entspricht Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Vgl. auch die obigen Erläuterungen zur Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag auf die staatliche Infrastrukturfinanzierung.

38. Der Begriff *externe Kosten* ist im Gemeinschaftsrecht noch nicht definiert. Siehe auch die Erläuterungen zur Art und Weise der Anwendung von Artikel 4 der Verordnung.

ARTIKEL 3 - DIE ALLGEMEINE AUSNAHMEREGELUNG FÜR DIE INFRASTRUKTUR

1. EINLEITUNG

39. Wie die Kommission in ihrem jüngsten Weißbuch über Verkehrsinfrastrukturgebühren[22] feststellt, zeichnet sich in Anbetracht der zunehmenden Bedeutung

---

[22] Weißbuch der Kommission KOM(98) 466 endg. - Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU, Bulletin der EU, Beilage 3/98

unabhängiger, kommerziell ausgerichteter Unternehmen für die Entwicklung und den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur — insbesondere im Landverkehr — die Notwendigkeit ab, den Ansatz der Kommission in bezug auf staatliche Beihilfen für die Infrastruktur in diesem Sektor zu verdeutlichen und zu aktualisieren. Trotzdem besteht ein wichtiger Ausgangspunkt darin, daß die Mitgliedstaaten bei der Bereitstellung etlicher Bereiche der Landverkehrsinfrastruktur nach wie vor eine wesentliche Rolle spielen; wo dies notwendig ist und keine nennenswerten Wettbewerbsverzerrungen zur Folge hat, soll die Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen daran auch nichts ändern. Die Kommission hat schon oft erklärt, daß die Finanzierung von Infrastrukturprojekten dort, wo diese Infrastruktur im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht allen Nutzern allgemein zugänglich gemacht werden soll, aus der Sicht der Politik über staatliche Beihilfen im allgemeinen unbedenklich ist. So heißt es beispielsweise im Weißbuch über den Eisenbahnverkehr: “Die Kommission genehmigt in der Regel Investitionen der öffentlichen Hand im Infrastrukturbereich, solange der Zugang unter gleichen, nichtdiskriminierenden Bedingungen gegeben ist und keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.”[23]

40. Einer rechtlichen Ausnahmeregelung bedarf es jedoch für jene Fälle, die allem Anschein nach auf Gewährung staatlicher Beihilfen überprüft werden müßten. Bisher gibt es lediglich Ausnahmeregelungen (gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates) für Direktinvestitionen in Terminals für den Binnenschiffsverkehr und den kombinierten Verkehr. Spezielle Ausnahmeregelungen führen jedoch zu Rechtsunsicherheit und zu Wettbewerbsverzerrungen. Hinzu kommt, daß sie einem integrierteren Konzept für die Landverkehrsinfrastruktur nicht förderlich sind. Daher ist es nach Auffassung der Kommission am besten, jene speziellen Ausnahmeregelungen durch eine allgemeine Ausnahmeregelung für die Infrastruktur zu ersetzen. Der Wert der Ausnahmeregelung liegt darin, daß sie den Betreibern der Infrastruktur Rechtssicherheit bieten wird, wo diese sie benötigen. Zu diesem Zweck soll die Kommission mit den rechtlichen Möglichkeiten ausgestattet werden, die sie benötigt, um Beihilfen zur Finanzierung der Entwicklung oder des Betriebs der Landverkehrsinfrastruktur künftig in jenen Fällen zu billigen, die allem Anschein nach auf Gewährung staatlicher Beihilfen überprüft werden müßten. Im folgenden Unterabsatz werden einige Beispiele aus der Praxis angeführt, in denen eine Ausnahmeregelung erforderlich ist.

2. DIE AUSWIRKUNGEN VON AUSSCHREIBUNGEN UND AUSSCHREIBUNGSGRUNDSÄTZEN

41. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß sich dort, wo eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag vorläge, die Anwendung des Artikels durch Abhalten eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahrens in den meisten Fällen eine solche Beihilfe mit dem gemeinsamen Markt vereinbar macht. Mit Hilfe eines solchen Ausschreibungsverfahrens würde nämlich dafür gesorgt, daß

- das Entgelt, das der Betreiber für die jeweilige Tätigkeit erhält, dem geringstmöglichen Betrag, also dem Marktpreis, für das Produkt entspricht und

---

[23] KOM(96) 421 endg., Absatz 31.

– es sich bei allen Vorteilen, die dem Betreiber aus dem eigentlichen Vertrag oder im Wettbewerb um Verkehrsanteile oder — falls für den Betreiber Kapazitäten reserviert werden — als Nutzer der Infrastruktur erwachsen, um Vorteile handelt, die die Konkurrenten des Betreibers ebenso gut hätten erlangen können.

42. In vielen Fällen wird es erforderlich sein, daß die Ausschreibungen nach den Bestimmungen für das öffentliche Auftragswesen erfolgen, so daß die dort ausführlich dargelegten Verfahren einzuhalten sind. Durch Anwendung der Bestimmungen für das öffentliche Auftragswesen wird es möglich sein, viele Probleme aus dem Bereich "Infrastrukturprojekte und staatliche Beihilfen" zu umgehen; allerdings werden diese Bestimmungen nicht immer zur Anwendung kommen.

43. Erstens unterliegen Dienstleistungskonzessionen, wie die Kommission in ihrer jüngst vorgelegten Mitteilung zu diesem Thema bestätigt, gegenwärtig nicht der Ausschreibungspflicht[24]. Eine Konzession, die lediglich den Betrieb der Infrastruktur betrifft, kann als Beispiel für eine Dienstleistungskonzession angesehen werden. Zweitens besteht ein wesentliches Merkmal der Bestimmungen für das öffentliche Auftragswesen darin, daß sie vom Vorhandensein eines Vertrags ausgehen. Somit würden zum Beispiel Beihilfen an ein Konsortium, das per Verwaltungsakt oder sogar per Gesetz zum Betrieb eines Infrastrukturprojektes ermächtigt worden ist, nicht unter diese Bestimmungen fallen. Drittens ist nicht jede Infrastrukturbeihilfe gezwungenermaßen an einen "Auftrag" von seiten des Staates gebunden. Viertens kann es sich als notwendig erweisen, Fragen der staatlichen Beihilfen unabhängig von infolge der Nichteinhaltung von Bestimmungen für das öffentliche Auftragswesen erforderlichen Lösungen abzuhandeln, da diese Lösungen an sich unter Umständen nicht geeignet sind, um die Frage der staatlichen Beihilfen zu klären.

44. Für mögliche Fälle staatlicher Beihilfen gibt es kein Gemeinschaftsrezept für ein offenes, transparentes und nicht-diskriminierendes Verfahren. Das geeignetste Konzept scheint darin zu bestehen, auf die allgemeinen Grundsätze zu verweisen, die eingehalten werden sollten. Diese Grundsätze sind von dem in anderen Rechtsakten der Gemeinschaft gewählten Konzept abgeleitet: in den Leitlinien über Verkäufe von Bauten oder Grundstücken[25], den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr[26] und der Verordnung über den Zugang zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs[27]. Das geeignetste Konzept zur Anpassung dieser Grundsätze an die Erfordernisse der Landverkehrsinfrastruktur ist nach Auffassung der Kommission wie folgt:

---

24 KOM(98) 143 endg., Das öffentliche Auftragswesen in der Europäischen Union, 11.3.1998, Seite 9. Die Richtlinie über öffentliche Bauaufträge ist in diesem Zusammenhang wahrscheinlich am bedeutendsten (Richtlinie 93/37/EWG des Rates vom 14. Juni 1993, ABl. L 199/54 vom 9.8.1993). Natürlich müßte im Einzelfall geprüft werden, ob in Verträgen über die obengenannten oder ähnliche Arbeiten das in den Richtlinien festgelegte Finanzvolumen erreicht ist, so daß die Arbeiten ausgeschrieben werden müssen.

25 Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand (ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3).

26 Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5).

27 Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (ABl. L 240/8 vom 24.8.92), Artikel 4. Vgl. auch: Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

– die zuständige Behörde sollte die Ausschreibung gegenüber allen potentiellen Interessenten auf EU/EWR-Ebene anzeigen und dann die Leistungsbeschreibung und die Auswahlkriterien all denjenigen mitteilen, die Interesse bekunden; sie müssen ausreichende Informationen und genug Zeit erhalten, um ein ordentliches Angebot vorbereiten zu können; und

– der Auftrag sollte entweder an das Angebot mit dem niedrigsten geforderten Zuschuß oder an das wirtschaftlich günstigste Angebot — wobei die einschlägigen Faktoren nach dem Stellenwert zu ordnen wären — vergeben werden; die gewählten Kriterien müßten auch wirklich angewandt werden.

2. PRAKTISCHE BEISPIELE FÜR DIE NOTWENDIGKEIT EINER AUSNAHMEREGELUNG

a) Öffentlich-private Partnerschaften

45. In den letzten Jahren wurden etliche große Infrastrukturprojekte mit Hilfe einer Partnerschaft zwischen dem betroffenen Mitgliedstaat und einem oder mehreren Privatunternehmen verwirklicht; in solchen Fällen steuern die Unternehmen oft Kapital bei, und sie übernehmen beim Bau der neuen Infrastruktur oft ein erhebliches Risiko. Dafür erhält das Privatunternehmen oder Konsortium staatliche Fördermittel zur Durchführung des Projekts sowie gegebenenfalls das Exklusivrecht zum Betrieb der Infrastruktur, wenn diese erst einmal fertiggestellt ist.

46. Die Kommission hat oft die Meinung vertreten, daß solche Projekte gegebenenfalls nach den Bestimmungen über staatliche Beihilfen geprüft werden müßten, obwohl für die Vergabe der staatlichen Fördermittel oft Regelungen gefunden werden können, die mit diesen Bestimmungen im Einklang stehen[28]. Infrastrukturbeihilfen können insbesondere den Wettbewerb zwischen potentiellen Infrastrukturbetreibern um die Vergabe des Vertrags über den Betrieb oder den Bau der Infrastruktur ebenso verfälschen wie den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen in ihrer Eigenschaft als Nutzer der Infrastruktur. Die Betreiber, die den Zuschlag erhalten, sind mitunter selbst potentielle Nutzer der Infrastruktur und können im Rahmen des Vertrags das Exklusivrecht auf Nutzung eines Teils der Kapazität erhalten. Wenn die Auswahl des betreffenden Unternehmens oder Konsortiums mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Verfahrens erfolgt, sollten dadurch im Prinzip alle obengenannten Fragen geklärt werden, so daß eine staatliche Beihilfe als mit dem gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann[29].

47. Wo keine oder keine hinreichende Ausschreibung vorliegt, bedarf es dagegen einer Infrastruktur-Ausnahmeregelung, so daß die staatlichen Beihilfen im Prinzip geprüft und genehmigt werden können, vorausgesetzt, daß die Höhe der Fördermittel auf den zur Verwirklichung der Projekts unbedingt erforderlichen Betrag beschränkt bleibt

---

28 Vgl. insbesondere KOM(97) 453 endg., Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über öffentlich-private Partnerschaften bei transeuropäischen Verkehrsprojekten, Abschnitt 2.2, letzter Absatz.

29 Das heißt, daß die Frage hinsichtlich der staatlichen Beihilfen geklärt sein sollte. Die eigentliche Kapazitätsreservierung kann nach den allgemeinen Wettbewerbsregeln der EG-Vertrags separat geklärt werden (vgl. die Mitteilung der Kommission SEK(97) 1673 endg., Erläuterung der Empfehlungen der Kommission zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf neue Verkehrsinfrastrukturprojekte).

und der Wettbewerb nicht in einem Umfang verfälscht wird, der dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, so daß die Bestimmungen zur Anwendung kommen.

b) Transeuropäische Netze

48. Der Rat hat die Politik der Kommission bestätigt, die darauf ausgerichtet ist, Finanzierungsmethoden für Infrastrukturprojekte, an denen öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) beteiligt sind, zu fördern, wobei diese beim Aufbau des Transeuropäischen Netzes als besonders wichtig angesehen werden[30]. Bei solchen Projekten geht es zumeist entweder um den Ausbau offener Netze durch die derzeitigen Betreiber - wofür eine Notifizierung gemäß dieser Verordnung nicht erforderlich ist - oder um neue Projekte oder Projekte mit neuem Betreiber; in letzterem Fall sollte die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag mit Hilfe eines Ausschreibungsverfahrens vermieden werden. In den seltenen Fällen, in denen sie nicht ausgeschrieben werden, müssen solche Projekte notifiziert werden; Ausnahmeregelungen nach Artikel 3 sind möglich.

c) Terminals

49. Die Initiative zum Bau von Verkehrsterminals oder anderen kleineren Elementen der Verkehrsinfrastruktur geht oft nicht von den Mitgliedstaaten aus, sondern von Privatunternehmen oder Konsortien (die zumeist als Verkehrsunternehmer im kombinierten Verkehr tätig sind). In solchen Fällen ist eine öffentliche Ausschreibung für die betreffenden Fördermittel in der Praxis unwahrscheinlich. Ein Teil der Kapazität des Terminals wird unter Umständen für den Betreiber oder das Konsortium, dem die Fördermittel gewährt werden, reserviert, so daß der Betreiber oder das Konsortium diese Kapazität für seine eigenen Dienste nutzen kann. Die Betreiber von Terminals können auch zu den Betreibern anderer Terminals oder anderer Teile der Verkehrsinfrastruktur im Wettbewerb stehen, wenn es darum geht, Nutzer, die zwischen mehreren Strecken wählen können, zur Inanspruchnahme eines bestimmten Terminals zu bewegen.

50. Dementsprechend wirft die finanzielle Förderung von Terminals in den meisten Fällen allem Anschein nach Fragen der staatlichen Beihilfen auf, die für jeden Einzelfall geprüft werden müssen. Bei der Prüfung ist dafür Sorge zu tragen, daß der Förderbetrag nicht höher ist als der für die Errichtung der betreffenden Infrastruktur erforderliche Betrag, und daß die Infrastruktur hinsichtlich des Betriebs wirtschaftlich lebensfähig ist und insbesondere die gewünschte Verkehrsverlagerung bewirkt, ohne daß der Wettbewerb in einem Umfang verzerrt wird, der dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Genau das soll durch die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 3 bewirkt werden.

d) Staatliche Förderung der Eisenbahninfrastruktur

51. Gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates können die Mitgliedstaaten “dem Betreiber der Infrastruktur unter Wahrung der Artikel 73, 87 und 88 EG-Vertrag Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf, insbesondere für Neuinvestitionen, stehen." Die Richtlinie schreibt unter anderem vor, daß Eisenbahnunternehmen

---

[30] 11007/97 (Presse 292 - G) 2031. Tagung des Rates, 9.10.1997, Absätze 4 und 5.

verstärkt vom Staat unabhängig werden sollten, und daß für die Erbringung von Verkehrsleistungen einerseits und die Infrastruktur andererseits eine separate Rechnungsführung erforderlich ist. Die Entflechtung des Managements dieser beiden Bereiche ist in der Richtlinie nicht vorgeschrieben, aber viele Mitgliedstaaten bewegen sich in jene Richtung.

52. Vor diesem Hintergrund kann der Fall eintreten, daß von einem Mitgliedstaat für den Bau eines neuen bzw. den Ausbau eines vorhandenen Teils der Infrastruktur oder zur Deckung laufender Verwaltungskosten gewährte Fördermittel einem Infrastrukturbetreiber zugute kommen, nicht aber anderen potentiellen Betreibern desselben Teils der Infrastruktur. Es kann der Fall eintreten, daß der Betreiber dank dieser Fördermittel über zusätzliches Kapital verfügt, das ihn in die Lage versetzt, sich an Ausschreibungen für andere Projekte zu beteiligen. Sofern kein uneingeschränkter Zugang zur Infrastruktur besteht, können die Fördermittel natürlich auch einem oder mehreren Nutzern gegenüber anderen Nutzern Vorteile einräumen. Beim derzeitigen Stand der Liberalisierung der Eisenbahn in der EU müßte die Kommission in jedem Einzelfall prüfen, ob eine staatliche Beihilfe vorliegt. Wo dies der Fall ist, bedarf es einer Ausnahmeregelung, um festzulegen, daß die Bestimmungen über staatliche Beihilfen eingehalten sind, sofern die Höhe der Fördermittel den zur Verwirklichung des betreffenden Projektes erforderlichen Betrag nicht übersteigt und der Wettbewerb nicht in einem Umfang verzerrt wird, der dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Bis auf weiteres schlägt die Kommission vor, daß für Beihilfen, die im Zusammenhang mit bestehenden, im Einklang mit den Grundsätzen der Gemeinschaft offenen Eisenbahnnetzen gewährt werden, keine Vorabnotifizierung verlangt werden sollte.

53. Eine Ausnahmeregelung für die Infrastruktur verleiht auch den Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates hinsichtlich der Gewährung bestimmter Zugangsrechte mehr Gewicht: wenn diese Rechte nicht gewährt werden, ist die Infrastruktur nicht mehr offen, und die Befreiung von der Notifizierungspflicht gilt nicht mehr.

e) Netze

54. Einige der weiter oben erörterten Fragestellungen können auch in bezug auf Einnahmen schaffende Straßen bzw. Teile der Infrastruktur für die Binnenschiffahrt auftreten. Der Wettbewerb zwischen Betreibern der Infrastruktur um das Recht, einen bestimmten Teil der Infrastruktur zu betreiben (oder der Wettbewerb untereinander um Verkehrsanteile) mag in der Praxis die Terminals gegenwärtig stärker tangieren als die Netze, aber um in Zukunft Fälle abhandeln zu können, in denen Fragen der staatlichen Beihilfen zum Tragen kommen können, bedarf es einer Ausnahmeregelung, um festzulegen, daß Beihilfen, die für den Betrieb oder den Bau der betreffenden Infrastruktur erforderlich sind, ausgenommen werden können (Artikel 3, z.B. Terminals) oder als ausgenommen angesehen werden können (Artikel 6 Absatz 1, z.B. Netze), sofern eine wesentliche Wettbewerbsverzerrung nicht vorliegt.

3. DAS VERHÄLTNIS ZWISCHEN BESTIMMUNGEN ÜBER STAATLICHE BEIHILFEN UND BESTIMMUNGEN ÜBER DIE ERHEBUNG VON GEBÜHREN

55. Das Gemeinschaftsrecht enthält Bestimmungen über die Erhebung von Gebühren im Straßenverkehr[31]. Es gibt Gründe, um Vorschriften über die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr zu erlassen - entsprechende Vorschläge hat die Kommission bereits vorgelegt[32]. Deshalb muß dafür gesorgt werden, daß künftige Gemeinschaftsvorschriften zur Erhebung von Infrastrukturgebühren[33] nicht durch Mitgliedstaaten untergraben werden, die die Betreiber der Infrastruktur finanziell unterstützen, so daß diese "sich über Wasser halten können", ohne die Kosten, die den Rechtsvorschriften zufolge zu entrichten sind, durch Beiträge der Nutzer der Infrastruktur zu decken. Bei der Feststellung, ob die gewährten Infrastrukturbeihilfen höher als nötig ausfallen, sind alle zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe gewährt wird, geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Erhebung von Infrastrukturgebühren zu berücksichtigen.

56. Zum Beispiel bei der Fracht ist in dem Vorschlag für eine Richtlinie über die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr vorgesehen, daß die Wegeentgelte für die Eisenbahninfrastruktur mindestens den Zusatzkosten entsprechen müssen, die dem Betreiber der Infrastruktur durch den Betrieb des Zuges unmittelbar entstehen. Deshalb muß erkannt werden, daß, wenn eine solche Vorschrift in Kraft tritt, der Betrag, den der Staat im Rahmen einer solchen Regelung finanzieren dürfte, auf keinen Fall höher sein dürfte als die Differenz zwischen den Vollkosten, die dem Betreiber der Infrastruktur durch diesen Zugang entstehen, gegebenenfalls einem angemessenen Gewinn und den vom Nutzer einzutreibenden "Grenzkosten". Mit Hilfe der vorgeschlagenen Ausnahmeregelung für die Infrastruktur könnte dieses Ziel erreicht werden, weil dort vorgesehen ist, daß die Bestimmungen aller geltenden Vorschriften über die Erhebung von Wegeentgelten zu berücksichtigen sind.

4. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE BEIHILFE

57. Investitionsbeihilfen im allgemeinen müssen für die Verwirklichung eines Projektes notwendig sein. Die Beihilfe muß den ausschlaggebenden Anreiz darstellen, und es muß nachgewiesen werden, daß die Kräfte des Marktes nicht oder nicht auf dieselbe Weise zur Verwirklichung des Projektes geführt hätten. Auch rückwirkende Beihilfen sind streng verboten, weil sie dieses Konzept untergraben würden. In Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a ist die notwendige Voraussetzung dargelegt.

58. Die andere Voraussetzung, Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b, besagt, daß der Beitrag des Staates nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen sollte, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Das einfachste Mittel zum Nachweis des gemeinsamen Interesses ist die Übereinstimmung des Projektes mit den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Die geringsten Auswirkungen auf den Wettbewerb haben im Prinzip Beihilfen und andere Zuwendungen in bescheidener Höhe in Verbindung mit einer langfristigen Perspektive für das Projekt. Was die Terminals

---

[31] Richtlinie 1999/62/EG des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

[32] KOM(98) 480 endg., siehe oben.

[33] KOM(98) 466 endg. siehe oben.

im besonderen betrifft, so wird von den Mitgliedstaaten ferner erwartet, daß sie mit Hilfe einer Auslastungsprognose die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Terminals belegen, weil staatliche Fördermittel für einen wirtschaftlich nicht lebensfähigen Terminal zu einer Wettbewerbsverzerrung führen könnten. Auch zum Ursprung des Verkehrs sollten Angaben vorgelegt werden, um zu zeigen, daß neuer Verkehr gewonnen wurde und eine wesentliche Verkehrsverlagerung von einem anderen Terminal nicht vorliegt.

ARTIKEL 4 - STAATLICHE BEIHILFEN ALS AUSGLEICH FÜR NICHT ABGEGOLTENE KOSTEN KONKURRIERENDER VERKEHRSTRÄGER

59. Das Konzept der dauerhaft tragfähigen Mobilität, auf dem die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik basiert, enthält die Forderung nach einem integrierten Verkehrssystem, in dem die Verkehrsträger im fairen Wettbewerb zueinander stehen, indem der Nutzer für die internen und externen Kosten der jeweiligen Verkehrsleistung dort aufkommt, wo diese Verkehrsleistung erbracht wird[34]. Die Betreiber sollten außerdem Transportketten bilden, in denen die einzelnen Verkehrsträger auf denjenigen Teilstrecken eingesetzt werden, auf denen sie am wettbewerbsfähigsten sind.

60. In Wirklichkeit erfolgt die Deckung der Infrastrukturkosten für die einzelnen Verkehrsträger im Landverkehr in den Mitgliedstaaten jedoch nach wie vor auf verschiedene Weise und in unterschiedlichem Umfang. Dieses breite Spektrum reicht von Systemen, wo keine Zugangsgebühren erhoben und die gesamten Infrastrukturkosten vom Staat gedeckt werden, über Systeme, in denen die Wegeentgelte anhand der kurzfristigen Grenzkosten berechnet werden, wobei der Betreiber der Infrastruktur den Finanzbedarf der Infrastruktur mit Hilfe staatlicher Ausgleichszahlungen deckt; am anderen Ende des Spektrums befinden sich Systeme, in denen bei der Berechnung der Zugangsgebühren eine volle oder durchschnittliche totale Kostendeckung angestrebt wird. Es gibt bisher noch keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Harmonisierung der Verfahren zur Berechnung der Entgelte für den Zugang zur Infrastruktur im Landverkehr - weder verkehrsträgerspezifisch, noch verkehrsträgerübergreifend[35]. Die Kommission hat ein Rahmenwerk vorgeschlagen, das vorsieht, daß die Nutzer des Straßenverkehrs in allen Fällen zumindest die Grenzkosten des Zugangs zur Infrastruktur entrichten sollen, und zwar einschließlich derjenigen Kosten, für die die Erhebung von Entgelten gegenwärtig

---

[34] Siehe Weißbuch der Kommission KOM(92) 494 endg., Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik [=Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität], Bulletin der EU, Beilage 3/98. In Absatz 98 heißt es dort: "Das Problem der Abgeltung der Infrastruktur- und externen Kosten ist vielschichtig und wirft eine ganze Reihe von Fragen auf. Es gibt aber Anhaltspunkte dafür, daß bestimmte Bereiche des Straßenverkehrsgewerbes die von ihnen verursachten Kosten nicht abgelten, vor allem wenn die externen Kosten mit einbezogen werden." Allgemeines zu diesem Thema ist in den Absätzen 96 bis 103 nachzulesen.

[35] Richtlinie 93/89/EWG des Rates über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32), ersetzt durch Richtlinie 1999/62/EG des Rates (siehe oben) ist ein erster Schritt im Hinblick auf eine rigorose Unterscheidung zwischen unterschiedlichen Fahrzeugtypen, je nach dem Umfang der Schäden, die sie der Infrastruktur zufügen. Die Kommission hat ein Weißbuch veröffentlicht: KOM(1998) 466, Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der Europäischen Union, Bulletin der EU, Beilage 3/98.

nicht weit verbreitet ist - hierzu zählen beispielsweise die durch Beschädigung der Infrastruktur entstehenden Kosten, Kosten für Umweltbelastungen, Verkehrsüberlastung und Unfälle -, um bei den Preissignalen und -anreizen mehr Ausgewogenheit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Landverkehr herzustellen. Wenn ein solches strenges Rahmenwerk gemeinschaftsweit angewandt würde, wäre eine Bestimmung wie die des Artikels 4 nicht mehr notwendig. Mit anderen Worten, eine Ausnahmeregelung, die in der Praxis Beihilfen für die Beförderung von Fracht mit der Eisenbahn, dem Binnenschiff oder im kombinierten Verkehr zuläßt, weil dadurch ein Ausgleich für die nicht gedeckten Kosten des Straßenverkehrs zu erzielen ist, wird als praktische und notwendige "zweitbeste" Lösung vorgeschlagen, die dem derzeitigen rechtlichen Umfeld gerecht wird.

61. Damit diese Ausnahmeregelung mit der Finanzdisziplin und Effizienz, die Artikel 3 und die Bestimmungen über staatliche Beihilfen im allgemeinen zu fördern versuchen, im Einklang bleibt, werden jedoch verschiedene allgemeine Bedingungen vorgeschlagen.[36]

62. Erstens muß die Beihilfe im Rahmen einer Regelung gewährt werden, die die Gleichbehandlung verschiedener Unternehmen innerhalb desselben Verkehrsträgers gewährleistet.

Zweitens müssen die Beihilfen den Güterverkehr betreffen. Das liegt daran, daß Beihilfen zur Deckung sonst nicht gedeckter Infrastruktur- und externer Kosten im Personenverkehr bereits nach den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gewährt werden können und somit den in dieser Verordnung festgelegten Einschränkungen unterliegen. Wenn die in diesem Artikel vorgesehenen Beihilfen auch für den Personenverkehr gewährt würden, könnte dies einen Mangel an Transparenz in bezug auf die Bedingungen, an die die Genehmigung der Beihilfe geknüpft würde, oder sogar eine Überkompensation zur Folge haben.

63. Des weiteren werden in Artikel 4 Absatz 1 Unterabsätze a bis d vier spezifische Bedingungen gestellt:

(a) Die Regelung sollte nicht länger als drei Jahre lang gelten. Die zeitliche Begrenzung zielt nicht darauf ab, zu verhindern, daß eine Regelung in der Praxis länger als drei Jahre lang gilt; sie soll vielmehr eine rechtzeitige Vorabnotifizierung der Regelung bewirken, so daß diese auf der Grundlage der in der Zwischenzeit sowohl in dem betroffenen Staat mit der Regelung als auch von der Kommission im allgemeinen gewonnenen Erfahrungen einer Neubewertung unterzogen werden kann. Auf diese Weise kann die Kommission ihre Praktiken hinsichtlich des tatsächlichen Bedarfs - insbesondere unter den Bedingungen (b) und (d) - in Anbetracht der bei den Kostenbewertungsverfahren erzielten Fortschritte weiterentwickeln.

(b) Der Mitgliedstaat muß eine begründete, quantifizierte vergleichende Kostenanalyse einschließlich einer Bewertung der einschlägigen externen Kosten der zueinander im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger vorlegen, um nachzuweisen, daß eine solche Förderung aus öffentlichen Mitteln tatsächlich einen Ausgleich für spezifische, sonst nicht gedeckte externe Kosten darstellt. Die Kommission rechnet

---

[36] Diese Bedingungen wurden von der Kommission bei ihrer Entscheidung vom 21.4.98 in der Sach N 588/98 betreffend eine dänische Beihilferegelung über Ausgleichsleistungen an den Schienenverkehr für nicht abgegoltene externe Kosten des Straßenverkehrs zugrundegelegt.

damit, daß sie mit der Zeit Grundsätze für diese Bewertungsverfahren herausarbeiten wird, die in künftige Rechtsvorschriften eingearbeitet werden könnten, aber bis dahin beabsichtigt sie jeden Fall einzeln zu prüfen. Orientierungshilfen hinsichtlich der einzelnen Verfahren zur Bewertung externer Kosten finden die Mitgliedstaaten in Anhang 2 des Grünbuches über faire und effiziente Preise im Verkehr[37]; es wird jedoch vorgeschlagen, daß jeder Mitgliedstaat sein eigenes Konzept entwickeln sollte, das die Kommission auf seine interne Kohärenz und seine Vereinbarkeit mit den in diesem Abschnitt dargelegten Grundsätzen überprüfen sollte. Um ein gewisses Maß an Objektivität zu erzielen, sollte die Analyse von einem unabhängigen Beratungsunternehmen durchgeführt oder gebilligt werden.

(c) Durch die Regelung muß gewährleistet werden, daß verschiedene Unternehmen innerhalb desselben Verkehrsträgers bei der Vergabe von Beihilfen gleichbehandelt werden. Dies versteht sich von selbst: so sollten zum Beispiel allen Binnenschiffahrtsunternehmen die gleichen Chancen eingeräumt werden.

(d) Selbst wenn die Regelung den Bedingungen b) und c) genügt, muß der Kommission nachgewiesen werden, daß die staatliche Beihilfe nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen würde. Mit anderen Worten ist gegenüber der Kommission der Nachweis zu führen, daß die Beihilferegelung zu einer umweltwirksamen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, Binnenwasserstraßen oder den kombinierten Verkehr führt, es sich also nicht um einen Tausch zwischen zwei umweltfreundlichen Verkehrsträgern handelt. So würde z.B. eine staatliche Beihilferegelung, die darauf hinausliefe, Verkehrsströme vom Kurzstreckenseeverkehr auf die Schiene zu verlagern, dieser Bedingung nicht genügen. Da es im übrigen einen Gemeinschaftsrahmen zur Bewertung der externen Kosten nicht gibt und es sich bei den nach Artikel 4 genehmigten Beihilfen um Betriebsbeihilfen handelt, die normalerweise verboten sind, ist der Absatz unter Buchstabe c) eine notwendige Schutzklausel, um mit einer Situation umzugehen, die künftig auftreten kann, wenn trotz der scheinbaren Kohärenz des verwendeten Bewertungsverfahrens mit den bisher von der Kommission akzeptierten Verfahren Grund zu der Annahme besteht, das Verfahren könnte zu einem Beihilfeniveau führen, das nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zum gemeinsamen Interesse steht. Da Artikel 4 die verstärkte Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsträger fördern soll, wäre ein Beispiel für die Anwendung des Unterabsatzes d), daß die Höhe der nach der Regelung gewährten Beihilfe proportional zu der mit Hilfe dieser Regelung voraussichtlich zu erreichenden Verkehrsverlagerung verlaufen würde. Die Kommission wird auch hier jeden Fall gesondert prüfen.

ARTIKEL 5 – ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

64. Diese beiden Bedingungen verstehen sich von selbst. Was Artikel 5 Absatz 1 betrifft, so muß natürlich dafür gesorgt werden, daß Beihilfen, für die eine Ausnahmeregelung gewährt wurde, die an einen bestimmten Verwendungszweck gebunden ist, tatsächlich für diesen Zweck verwendet werden. Dies ist besonders wichtig, um

---

[37] Grünbuch der Kommission KOM(1995)691 endg., Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union , Bulletin der EU Beilage 2/96.

Quersubventionierung von einem Infrastrukturbetreiber für Aktivitäten, die mit der Nutzung der Infrastruktur zusammenhängen, zu verhindern. Artikel 5 Absatz 2 sorgt dafür, daß die erforderliche, angemessene Höhe der Beihilfe, die gemäß einer der Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung gewährt wird, richtig berechnet wird, indem Beihilfen, die zu demselben Zweck nach einer anderen Bestimmung des Gemeinschaftsrechts gewährt wurden, in Betracht gezogen werden.

ARTIKEL 6 - NOTIFIZIERUNG

65. Wie in Erwägungsgrund 14 bestätigt wird, muß die Kommission, sofern in der Verordnung nichts Gegenteiliges festgelegt ist, von Beihilfen, die nach den Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung gewährt werden, gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag unterrichtet werden.

66. Durch Artikel 6 Absatz 1 werden bestimmte Arten von Beihilfen, von denen erwartet wird, daß sie geringere Auswirkungen auf den Wettbewerb haben werden als andere Arten von Infrastrukturbeihilfen, nämlich Beihilfen für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung eines offenen Netzes, vorbehaltlich der folgenden Punkte von der Verpflichtung zur Vorabnotifizierung freigestellt:

67. Erstens sollten Beihilfen für Terminals für den kombinierten Verkehr sowie für Betriebsleistungen in der Binnenschiffahrt oder im Straßenverkehr immer der Notifizierungspflicht unterliegen (sofern sie unter Artikel 87 Absatz 1 fallen), weil von solchen Beihilfen größere Auswirkungen aus den Wettbewerb zu erwarten sind als von Beihilfen für andere Teile des Landverkehrsnetzes.

68. Zweitens müssen die in Bedingung a) dargelegten Einzelheiten erfüllt sein. Die Infrastruktur muß ein integraler Bestandteil des Netzes sein und denselben Betreiber haben muß wie das Netz. Auch der Netzzugang muß im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht offen sein. So unterliegt beispielsweise eine Beihilfe für einen am Ende eines Anschlußgleises außerhalb der Hauptstrecke gelegener Eisenbahnterminal mit unabhängigem Betreiber ebenso der Pflicht zur Vorabnotifizierung wie ein Terminal, der von einem Industrieunternehmen betrieben und genutzt wird; einen an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gezahlte Beihilfe für den Ausbau des Netzes unterläge dagegen nicht der Pflicht zur Vorabnotifizierung, vorausgesetzt, daß der Netzzugang im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht offen wäre.

69. Drittens ist in Bedingung (b) vorgeschrieben, daß die Nutzung der Kapazität der Infrastruktur nicht vollständig oder teilweise einem oder mehreren Verkehrsunternehmen vorbehalten werden darf. Diese Maßnahme ist vor allem auf eine Situation ausgerichtet, wo für den Betreiber der Infrastruktur in seiner Eigenschaft als Verkehrsunternehmer Kapazität reserviert wird. In einer solchen Situation sind Auswirkungen auf den Wettbewerb im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 wahrscheinlich. Daher ist eine Vorabnotifizierung in solchen Fällen vorgeschrieben.

70. Gerade in solchen Fällen sind jedoch die Anreize zur Ausschreibung besonders groß, denn mit Hilfe einer Ausschreibung nach den Grundsätzen, die weiter oben in den Erläuterungen zu Artikel 3 Absatz 1 erörtert wurden, kann vermieden werden, daß sich die Frage der staatlichen Beihilfen überhaupt stellt, wodurch sich die Frage der Vorabnotifizierung erübrigt.

71. Die Reservierung von Kapazitäten ist von einer bloßen Zuweisung von Zeitnischen oder Zugtrassen zu unterscheiden, die nicht als Kapazitätsreservierung im Sinne dieses Artikels zählt. Diese Unterscheidung ist in der Mitteilung der Kommission zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf neue Verkehrsinfrastrukturprojekte[38] deutlich dargelegt.

72. Wo Beihilfen für Infrastruktureinrichtungen gewährt werden, die das Gelände eines Unternehmens (z.B. einer Fabrik) mit dem Eisenbahn-, Straßen- oder Binnenschiffahrtsnetz verbinden, und die man als "gewidmete Infrastruktur" bezeichnen könnte, weil sie einem bestimmten Endnutzer gewidmet sind - zum Beispiel Anschlußgleise, Privatkais oder bestimmte Privatstraßen -, ist es besonders wichtig, dafür zu sorgen, daß das begünstigte Unternehmen die erhaltenen Mittel nicht benutzt, um andere Aktivitäten zu subventionieren. In diesen Fällen ist der Betreiber der Infrastruktur oft der Endnutzer selbst, und eine Ausschreibung ist daher fast definitionsgemäß nicht möglich. Eine rechtzeitige Notifizierung ist daher erforderlich. Ein Mitgliedstaat kann sich dafür entscheiden, eine Vorabnotifizierung für ein ganzes System einzureichen, anstatt jeden Teil der gewidmeten Infrastruktur einzeln vorabzunotifizieren.

73. Eisenbahnterminals und Bahnhöfe gelten als Bestandteile des integrierten Netzes und sind ebenfalls nur dann ausgenommen, wenn der Zugang offen ist und sie denselben Betreiber haben.

74. Abschließend ist festzustellen, daß eine Vorabnotifizierung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag in folgenden Fällen erforderlich ist:

- bei Investitionen in Terminals für den kombinierten Verkehr, die Binnenschiffahrt und den Straßenverkehr sowie in Teile der Landverkehrsinfrastruktur, die nicht integrale Bestandteile eines Netzes sind oder von einem vom Betreiber des Netzes getrennten Unternehmen betrieben werden,

- bei Investitionen in reservierte Teile der Verkehrsinfrastruktur, für die keine offenen und nichtdiskriminierenden Verfahren eingehalten wurden,

- bei Investitionen in gewidmete in Teile der Verkehrsinfrastruktur und

- bei Systemen zum Ausgleich von Kostendisparitäten.

ARTIKEL 7 – INFORMATIONSANFORDERUNGEN

75. In Fällen, in denen keine Verpflichtung zur Vorabnotifizierung vorgeschlagen wird, ist eine allgemeinere regelmäßige Ex-post-Benachrichtigung erforderlich. Die Mitgliedstaaten müssen die in Artikel 7 aufgeführten Informationen jährlich vorlegen, so daß die Kommission nach wie vor überprüfen kann, ob diese Beihilfen im Einklang mit der vorgeschlagenen Verordnung gewährt wurden.

76. Die Mitgliedstaaten sind ferner verpflichtet, zu dokumentieren, auf Grund welcher Angaben die einzelnen Entscheidungen über staatliche Beihilfen getroffen wurden.

---

[38] SEK (97) 1673 endg.: Erläuterung der Empfehlungen der Kommission zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf neue Verkehrsinfrastrukturprojekte. Vgl. insbesondere Absatz 32.

Dies wird die Kommission in die Lage versetzen, die Gewährung solcher Beihilfen zu überwachen und erforderlichenfalls einzugreifen, sofern sie die Auffassung vertritt, daß gegen die Grundsätze der vorgeschlagenen Verordnung verstoßen wurde. Diese Verpflichtung wird natürlich nur dort gelten, wo die Infrastruktur von einem Unternehmen betrieben wird (vgl. die Begriffsbestimmung für "Betreiber der Infrastruktur"), und wo eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag vorliegt. Dies bedeutet zum Beispiel, daß eine solche Dokumentation für Straßen, durch die keinerlei Einnahmen für Unternehmen erwirtschaftet werden, und die daher nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie gehören, nicht erforderlich ist.

77. Artikel 7 ist keine bloße Wiederaufnahme der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates, denen zufolge die Investitionen und Betriebsausgaben für die einzelnen Kategorien der Landverkehrsinfrastruktur der Kommission jährlich mitzuteilen sind. Artikel 7 erfordert etwas zielgerichtetere Informationen über die einzelnen Projekte mit genauen Einzelangaben (Name des Begünstigten, Projektkosten usw.) und gewährleistet, daß die einschlägigen Informationen für die Kommission bereitgehalten werden, so daß diese erforderlichenfalls zu einem späteren Zeitpunkt eine Entscheidung treffen kann.

ARTIKEL 8, 9 UND 10 - ÜBERWACHUNG, AUFHEBUNG UND ÜBERGANGSREGELUNGEN

78. Es ist wünschenswert, daß ein beratender Ausschuß eingesetzt wird, so daß die Verordnung und ihre Anwendung in Anbetracht der laufenden Entwicklungen in dem Sektor überwacht werden können. Die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 wird im folgenden erörtert.

79. Was die Übergangsregelungen betrifft, so geht die Kommission nicht davon aus, daß Beihilfemaßnahmen, die bisher nicht notifizierungspflichtig waren, infolge der vorgeschlagenen Verordnung notifizierungspflichtig werden. Es wird jedoch laufende Beihilfeverfahren geben, die von der Kommission bereits genehmigt worden sind, die jedoch im Interesse der Einheitlichkeit auf die neuen Vorschriften abgestimmt und anschließend erneut notifiziert werden sollten. Unabhängig davon, unter Berufung auf welches Rechtsinstrument solche Beihilfen in der Vergangenheit genehmigt worden sind, verlangt eine in sich geschlossene Vorgehensweise, daß diese Beihilfen, sofern sie für einen der in der vorgeschlagenen Verordnung genannten Zwecke eingesetzt werden sollen (zum Beispiel als Beihilfen an Verkehrsunternehmen zur Verwendung für die Infrastruktur im Eisenbahnverkehr, in der Binnenschiffahrt oder im kombinierten Verkehr) auf die neuen Vorschriften abgestimmt und anschließend erneut notifiziert werden.

Gründe, warum die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates nicht reproduziert wird

80. In diesem Abschnitt wird erläutert, warum diverse Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates nicht in die vorgeschlagene Verordnung übernommen werden sollen. Die Gegenstände dieser Bestimmungen, werden in den horizontalen Rahmen und Leitlinien gemäß Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag abgehandelt.

ARTIKEL 1 DER VERORDNUNG NR. 1107/70 DES RATES

81. Die Formulierung “sofern diese Beihilfen speziell für die Verkehrstätigkeit gewährt werden” ist lediglich deklaratorisch und wiederholt, was im ersten Teil von Artikel 1 bereits impliziert ist; die Formulierung ist somit entbehrlich.

82. Auch dieser Artikel ist lediglich deklaratorisch und braucht nicht mehr aufgenommen zu werden, weil der Gerichtshof bestätigt hat, daß die Anwendung von Artikel 73 sich nicht dahin auswirken kann, "die Beihilfen für den Verkehr dem allgemeinen Regelungssystem des EG-Vertrages betreffend die staatlichen Beihilfen und den dort vorgesehenen Kontrollen und Verfahren zu entziehen"[39].

ARTIKEL 3 DER VERORDNUNG NR. 1107/70 DES RATES

83. *Einleitender Absatz und Absatz 2* - Was die allgemeine Struktur des einleitenden Absatzes betrifft, so soll auch die vorgeschlagene Verordnung festlegen, unter welchen Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 73 EG-Vertrag zu treffen sind.

84. *Absatz 1 Buchstabe a)* – Andere als die unter die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates fallenden Belastungen sind der Kommission von den Mitgliedstaaten niemals mitgeteilt worden.

85. *Absatz 1 Buchstabe b)* - Das Prinzip, auf dem diese Ausnahmeregelung beruht, bleibt in der vorgeschlagenen Verordnung verankert. Der wichtigste Unterschied besteht jedoch darin, daß die Wegekosten, welche die anderen Verkehrsarten nicht zu tragen haben, nicht mehr nur "berücksichtigt" werden müssen, sondern die Politik der Kommission nunmehr darauf ausgerichtet ist, die Beihilfen rigoros auf den Wert dieser nicht gedeckten Kosten einschließlich der externen Kosten zu beschränken und die Mitgliedstaaten zu verpflichten, zu begründen, wie die entsprechenden Beträge zustande gekommen sind. Vgl. die Erläuterung zu Artikel 4.

86. *Absatz 1 Buchstabe c)* - Eine unter Berufung auf diesen Absatz getroffene Entscheidung hat es nie gegeben. Inzwischen hat die Kommission in dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen[40] allgemeine Rahmenbedingungen für solche Beihilfen festgelegt. Forschung und Entwicklung können nicht länger als ein Bereich der "Koordinierung" angesehen werden, sondern als ein Bereich, in dem Beihilfen gerechtfertigt sein können, weil sie zur Entwicklung eines Vorhabens oder Sektors beitragen; es handelt sich also um Beihilfen im Sinne Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b) oder c). Der Gemeinschaftsrahmen enthält ausführliche Bestimmungen zu Fragen wie etwa der Beihilfeintensität, der förderfähigen Kosten, der unterschiedlichen Behandlung von Beihilfen je nach der Entfernung vom Markt sowie der vorzulegenden zusätzlichen Informationen. Die Kommission hat staatliche Beihilfen für Forschung und Entwicklung traditionell wohlwollend bewertet; dies geschah in Anbetracht der Ziele von Forschung und Entwicklung, der mit ihnen verbundenen Risiken, des beträchtlichen Finanzierungsbedarfs und der durch die Marktferne bedingten

---

39 Urteil des Gerichtshofes vom 12. Oktober 1978. Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Königreich Belgien. Rechtssache 156-77. Sammlung der Rechtsprechung 1978, S. 1881.

40 ABl. C 45 vom 17. Februar 1996, S. 5.

geringen Wahrscheinlichkeit von Wettbewerbsverzerrungen. Beihilfen zur Entwicklung neuer Verkehrsformen und -mittel nützen der Gemeinschaft insgesamt und sind durch den Gemeinschaftsrahmen hinreichend abgedeckt.

87. *Absatz 1 Buchstabe d)* - Die Geltungsdauer dieser Bestimmung ist bis zum Inkrafttreten von Rechtsvorschriften über den Zugang zum Markt beschränkt. Diese Bestimmung ist also bereits überholt, weil es für alle Sektoren Rechtsvorschriften über den Zugang zum Markt gibt, selbst wenn noch nicht überall eine vollständige Liberalisierung erreicht worden ist. Hinzu kommt, daß Beihilfemaßnahmen zur Verbesserung unzureichender Marktstrukturen auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag gestützt werden und somit entsprechende Ausnahmeregelungen beantragt werden können.

88. *Absatz 1 Buchstaben e) und f)* – Absatz 1 Buchstabe e), der den kombinierten Verkehr betraf, galt bis zum 31.12.1997[41]. Absatz 1 Buchstabe f), der die Binnenschiffahrt betraf, galt bis zum 31.12.1999[42].

89. *Artikel 3 Absatz 2* – Unter Berufung auf diesen Artikel ist niemals eine Ausnahmeregelung für eine staatliche Beihilfe beantragt worden. Fall die in diesem Absatz genannten Umstände zum Gegenstand einer Notifizierung an die Kommission gemacht werden sollten, könnte durch unmittelbare Anwendung der Artikel des EG-Vertrags, insbesondere von Artikel 73, Artikel 86 Absatz 2 oder Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag, eine Ausnahme möglich sein.

Aufhebung der Ausnahmeregelung zur Notifizierungsverpflichtung Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates[43]

90. Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen stammt in etwa aus derselben Zeit wie die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Ihr allgemeines Ziel war die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern oder in einigen Fällen anderen Wirtschaftszweigen infolge von Lasten, die der Staat den Eisenbahnunternehmen auferlegt hatte, bzw. von Vorteilen, die er ihnen eingeräumt hatte; bei diesen Vorteilen durfte es sich nicht um Ausgleichszahlungen für die Aufrechterhaltung eines wirtschaftlich nicht lebensfähigen Dienstes im allgemeinen Interesse auf Grund einer durch einen Mitgliedstaat auferlegten Verpflichtung handeln (solche Fälle sind durch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates abgehandelt). Die Verordnung gilt also für alle anderen wirtschaftlich nicht tragbaren Verpflichtungen, die die Mitgliedstaaten den Eisenbahnunternehmen damals aus sozialen oder sonstigen Gründen auferlegt hatten. Der historische Hintergrund der Verordnung besteht darin, daß die Eisenbahnen von den Mitgliedstaaten einst in gewissem Umfang als

---

41 Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 543/97 des Rates, ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6 zur Änderung der Verordnung (EWG)1107/70.

42 Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2255/96 des Rates, ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 3 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.

43 ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8.

"makroökonomische Instrumente" benutzt wurde, um beispielsweise Arbeitsplätze zu schaffen oder die Nachfrage nach Bauarbeiten zu stimulieren.

91. Die Bestimmungen von Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates sind inzwischen überholt. Entweder ist ihre Geltungsdauer inzwischen abgelaufen, oder die Kommission hat die einschlägigen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Artikel nicht eingeführt. Nur wenige Mitgliedstaaten benachrichtigen die Kommission von ihrer Anwendung von Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung. Nach den Bestimmungen dieses Artikels können unter der strengen Voraussetzung, daß anderen Verkehrsunternehmen keine vergleichbaren Verpflichtungen auferlegt wurden, in den folgenden Fällen Ausgleichszahlungen geleistet werden:

– für den Eisenbahnunternehmen auferlegte Leistungen, die in der übrigen Wirtschaft - einschließlich der anderen Verkehrsarten - vom Staat getragen werden,

– für Aufwendungen sozialen Charakters für Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge zu leisten hätten,

– für Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen als den für Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen zu tragen sind,

– für die Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsanlagen durch die Eisenbahnunternehmen.

92. Insofern als die Mitgliedstaaten Eisenbahnunternehmen für einen Übergangszeitraum auch weiterhin nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates fördern, wird die Kommission dafür sorgen müssen, daß die Höhe der Fördermittel streng auf den Betrag begrenzt bleibt, der notwendig ist, um die Eisenbahnunternehmen für die noch verbleibenden finanziellen Lasten zu entschädigen. Deshalb müssen solchen Ausgleichszahlungen der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag notifiziert werden, wobei die Mitgliedstaaten Maßnahmen mit mehrjähriger Laufzeit vorschlagen dürfen.

2000/0023 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

(Text von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71, 73 und 89,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,[4]

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Beseitigung von Unterschieden, die zu einer Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt führen können, ist ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik.

(2) Bei der Liberalisierung der Landverkehrssektoren sind erhebliche Fortschritte erzielt worden:

a) im Güterkraftverkehr wurde der Wettbewerb im internationalen Verkehr am 1. Januar 1993 eingeführt, und Kabotagetätigkeiten, wie sie erstmals am 1. Juli 1990 eingeführt wurden, unterliegen seit dem 1. Juli 1998 keiner Quotenregelung mehr[5],

---

1 ABl. C , S.
2 ABl. C , S.
3 ABl. C , S.
4 ABl. C , S.
5 Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 390 vom 30.12.1989, S. 3), ersetzt durch die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279 vom 12.11.1993,

b) die Personenbeförderung im Straßenverkehr ist liberalisiert; ausgenommen sind nationale Liniendienste[6],

c) im Eisenbahnsektor ist der Zugang zur Infrastruktur für internationale Gruppierungen sowie Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, eingeführt worden, und die Unabhängigkeit der Geschäftsführung sowie die Trennung der Rechnungsführung für den Betrieb der Infrastruktur einerseits und die Erbringung von Verkehrsleistungen andererseits wurden geregelt[7],

d) die Binnenschiffahrt wurde stufenweise liberalisiert, so daß im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft seit dem 1. Januar 2000 die Verträge frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt werden[8], und

e) der Markt für Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr ist seit dem 1. Juli 1993 vollständig liberalisiert[9].

(3) Der Prozeß der Liberalisierung ist jedoch noch nicht in allen Sektoren des Landverkehrs abgeschlossen, und harmonisierte Verfahren zur Erhebung von Wegeentgelten als Ausgleich für nicht gedeckte Kosten der einzelnen Verkehrsträger wurden noch nicht eingerichtet; unter diesen Umständen können staatliche Beihilfen bestehen, die dem Koordinierungsbedarf im Bereich Verkehr gerecht werden und aus diesem Grunde auch weiterhin mit dem EG-Vertrag im Einklang stehen, sofern die Beihilfe nicht gegen andere Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts verstößt.

(4) Die Artikel 87 bis 89 EG-Vertrag und die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung

---

S. 1) bzw. die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).

6 Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 (ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 1) und Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 10).

7 Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

8 Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).

9 Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 68 vom 17.12.1992, S. 38).

von Artikel 93 des EG-Vertrags[10] gelten für Beihilfen, die für den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt bestimmt sind.

(5) Artikel 73 enthält eine Ausnahmeregelung zu dem in Artikel 87 Absatz 1 ausgedrückten Verbot; diese Verordnung präjudiziert daher nicht die Frage, ob eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 vorliegt. Diese Verordnung gilt ebenfalls unbeschadet anderer Artikel des Vertrags, wie z.B. Artikel 86 Absatz 2.

(6) Insofern als durch Artikel 73 EG-Vertrag Beihilfen, die der Abgeltung mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, erfolgt seine Umsetzung durch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates[11] in der geänderten Fassung. Insofern als durch Artikel 73 Beihilfen für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs dienen, sollten dementsprechend in einer Verordnung des Rates die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen davon ausgegangen wird, daß Beihilfen diesen Erfordernissen dienen.

(7) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates[12] sollte die weiter oben beschriebenen Ziele verwirklichen; sie muß jedoch nunmehr an den derzeitigen Rahmen für den Marktzugang angepaßt werden.

(8) Die Gemeinschaftspolitik ist nunmehr darauf ausgerichtet, öffentlich-private Partnerschaften für neue Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere für Projekte, die als wichtig für den Ausbau des Transeuropäischen Netzes[13] angesehen werden, zu fördern; die Bestimmungen über staatliche Beihilfen sollten in einer Weise angewandt werden, durch die Infrastrukturprojekte, an denen die Privatwirtschaft beteiligt ist, gegenüber Projekten ohne eine solche Beteiligung nicht benachteiligt werden; dementsprechend ist es angemessen, anstelle einer auf spezifische Arten von Projekten gerichteten Ausnahmeregelung eine allgemeine Ausnahmeregelung für an Betreiber der Infrastruktur zu gewährende Beihilfen zu erlassen.

---

10 Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags, (ABl. L 83 vom 27. März 1999, S. 1)

11 Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1).

12 Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. Nr. L 130 vom 15.06.1970, S.1).

13 Schlußfolgerungen von der 2031. Tagung des Rates - Verkehr - , Absätze 4 und 5 über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) im Zusammenhang mit Vorhaben für das Transeuropäische Netz (TEN), 11007/97 (Pressemitteilung: Luxemburg, 9.10.1997)

(9) Die öffentliche Finanzierung des Betriebs, der Instandhaltung oder der Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur, die allen potentiellen Nutzern im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht offenstehen, und deren Betreiber der Staat ist, fallen nicht unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, da in diesem Fall eine Begünstigung eines Unternehmens, das mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht, nicht vorliegt.

(10) Staatliche Beihilfen, die einem - öffentlichen oder privaten, aber vom Staat getrennten - Infrastrukturbetreiber für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur gewährt werden, wird als mit dem gemeinsamen Markt vereinbar angenommen, wenn der Betreiber mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt wurde, weil dadurch gewährleistet ist, daß die Höhe der staatlichen Fördermittel dem zur Erreichung des gewünschten Ergebnisses erforderlichen Marktpreis entspricht.

(11) Falls jedoch eine bestimmte Beihilfe an einen Infrastrukturbetreibernicht unter diese Annahme fällt, sollte diese weiterhin in dem Umfang als mit dem EG-Vertrag vereinbar zugelassen werden, der für die Verwirklichung des Projekts oder der Tätigkeit notwendig ist, vorausgesetzt, daß dadurch der Wettbewerb nicht in einem Maß verfälscht wird, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. So wird zum Beispiel davon ausgegangen, daß staatliche Unterstützung für Bau und Betrieb der Infrastruktur eines Terminals für den kombinierten Verkehr, der erhebliche Verkehrsströme von anderen Terminals abziehen würde, anstatt zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu führen, den Wettbewerb in einem Maße verzerrt, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(12) Darüber hinaus sollten die Bestimmungen aller geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Erhebung von Wegeentgelten bei der Feststellung der angemessenen Höhe der Fördermittel Berücksichtigung finden. Im Eisenbahnsektor ist dieses Konzept mit Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vereinbar, wo es heißt, daß die Mitgliedstaaten dem Betreiber der Infrastruktur unter Wahrung der Artikel 73, 87 und 88 EG-Vertrag Mittel zuweisen können, die in angemessenem Verhältnis zu den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf, insbesondere für Neuinvestitionen, stehen; dieselben Grundsätze sollten für Infrastrukturbetreiber in allen Sektoren des Landverkehrs gelten.

(13) Die Gemeinschaft verfolgt seit einiger Zeit eine Politik, die auf die Schaffung eines dauerhaft tragfähigen Verkehrssystems ausgerichtet ist; diese Politik ermöglicht und fördert Ausgleichsmaßnahmen für anderweitig nicht gedeckte Zusatzkosten anderer konkurrierender Verkehrsträger, beispielsweise für die durch Beschädigung der Infrastruktur entstehenden Kosten, Kosten für Umweltbelastungen, Lärm, Verkehrsüberlastung, gesundheitliche Schäden und Unfälle.

(14) Im Hinblick auf die Beförderung von Gütern sollten Beihilferegelungen, die solche Maßnahmen in Verbindung mit der Nutzung von Infrastruktur vorsehen und nicht in unverhältnismäßiger Weise das Erreichen von Gemeinschaftszielen behindern, unterstützt werden. Dementsprechend sollten die Mitglied-

staaten verpflichtet werden, halbwegs durchschaubar nachzuweisen, daß solche Regelungen geeignet sind, spezifische, nichtgedeckte Grenzkosten konkurrierender Verkehrsträger zu decken, wobei diese Regelungen befristet sein sollten. Allerdings sollte jede derartige staatliche Maßnahme, die von der Kommission genehmigt worden ist, im Prinzip verlängert werden dürfen, bis die spezifischen, nichtgedeckten externen und Infrastrukturkosten für die einzelnen Landverkehrsträger oder auch verkehrstsrägerübergreifend internalisiert worden sind. Im Personenverkehr kann diese Frage in Betracht gezogen werden, wenn Verkehrsbetreiber im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht und insbesondere der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates Exklusivrechte oder finanzielle Ausgleichszahlungen beantragen.

(15) Andere Beihilfen, die in den liberalisierten Sektoren gezahlt werden, sollten nach Artikel 87 EG-Vertrag, insbesondere auf ihren Beitrag zur Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gemäß Absatz 3 Buchstabe c), überprüft werden.

(16) Sofern in dieser Verordnung nichts Gegenteiliges festgelegt ist, müssen Beihilfen, die nach den Bestimmungen dieser Verordnung gewährt werden, nach Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag und Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 (*jetzt Artikel 88*) des EG-Vertrags gewährt werden, der Kommission notifiziert werden.

(17) Beihilfen für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Infrastruktureinrichtungen - mit Ausnahme von Terminals für den kombinierten Verkehr, die Binnenschiffahrt oder den Straßenverkehr -, die ein integraler Bestandteil eines vorhandenen offenen Verkehrsnetzes mit einem einzigen Betreiber sind, können von der Kommission anhand in regelmäßigen Abständen vorgelegter allgemeiner Angaben wirksam überwacht werden, so daß sich eine spezielle Verpflichtung zur Vorabnotifizierung erübrigt.

(18) Bei Beihilfen für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung der obengenannten Terminals oder in Fällen, wo der Betreiber der Infrastruktur nicht mit dem Betreiber des Netzes identisch ist, oder wo die Kapazität der betroffenen Infrastruktur vollständig oder zum Teil per Vertrag für ein oder mehrere Verkehrsunternehmen reserviert ist (was nicht mit der Zuweisung von Zugangsrechten zur offenen Infrastruktur zu verwechseln ist), ist mit größeren Auswirkungen auf den Wettbewerb zu rechnen, so daß die Verpflichtung zur Vorabnotifizierung aufrechterhalten werden sollte.

(19) Um Transparenz und eine wirksame Überwachung zu gewährleisten, sollten Regeln festgelegt werden, nach denen die Mitgliedstaaten die durch diese Verordnung ausgenommenen Beihilfen dokumentieren sollten; es ist angemessen, daß die Kommission für den Jahresbericht, den die Mitgliedstaaten der Kommission vorlegen müssen, spezifische Anforderungen festlegt, was in Anbetracht der allgemeinen Verfügbarkeit der notwendigen Technologien auch computergestützte Informationen beinhaltet.

(20) Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates[14] wurde erlassen, um Unterschiede zu beseitigen, die sich dadurch ergeben, daß der Staat den Eisenbahnunternehmen Lasten auferlegt oder Vorteile einräumt; gemäß der Richtlinie 91/440/EWG des Rates sind die Mitgliedstaaten nunmehr verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnunternehmen den Status unabhängiger Betreibergesellschaften erhalten, die unternehmerisch handeln und sich den Erfordernissen des Marktes anpassen, weswegen solche Unterschiede entweder beseitigt worden sind oder beseitigt werden sollten.

(21) Die Bestimmungen von Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates sind inzwischen überholt; insofern als die Mitgliedstaaten Eisenbahnunternehmen für einen Übergangszeitraum auch weiterhin nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates fördern, wird die Kommission dafür sorgen müssen, daß die Höhe der Fördermittel streng auf den Betrag begrenzt bleibt, der notwendig ist, um die Eisenbahnunternehmen für die noch verbleibenden finanziellen Lasten zu entschädigen; deshalb müssen solchen Ausgleichszahlungen der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag notifiziert werden; die in der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 enthaltene Ausnahmeregelung zur Notifizierungsverpflichtung sollte aufgehoben werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1 - Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Beihilfen, die der Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt dienen.

Artikel 2 - Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

Verkehrsinfrastruktur: ortsfeste Anlagen zur Beförderung und zum Umschlag von Personen und Gütern und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme, die für den Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind;

Betreiber der Infrastruktur: jedes öffentliche, private oder öffentlich-private Unternehmen, das Teile der Verkehrsinfrastruktur betreibt, instand hält oder bereithält;

Verkehrsunternehmen: jedes Unternehmen, das einen bestimmten Teil der Verkehrsinfrastruktur entweder ausschließlich zu seinem eigenen Nutzen oder als Anbieter von Dienstleistungen für andere Personen oder Unternehmen in Anspruch zu nehmen wünscht.

---

[14] Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8).

Spezifische, nichtabgegoltene externe und Infrastruktur-Kosten: Kosten, die nicht über spezifische Entgelte vom Nutzer der Verkehrsinfrastruktur eingefordert werden. Dazu können Beschädigungen der Infrastruktur, Umweltverschmutzung, Lärm, Stau, Gesundheits- und Unfallkosten gehören.

Artikel 3 - Infrastrukturbeihilfen

1. Beihilfen, die einem Betreiber der Infrastruktur für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur gewährt werden, ist mit dem EG-Vertrag vereinbar, sofern die Beihilfe in Relation zur Gesamtfinanzierung des Projekts

(a) notwendig ist, damit das Projekt oder die Tätigkeit verwirklicht werden kann, und

(b) nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

2. Bei der Bewertung gemäß diesem Artikel sollen die Bestimmungen aller zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe gewährt wird, geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Erhebung von Infrastrukturgebühren berücksichtigt werden.

Artikel 4 - Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur

1. Eine Regelung zur Gewährung von Beihilfen an Verkehrsunternehmen zum Zwecke der Nutzung der Infrastruktur für den Güterverkehr ist mit dem EG-Vertrag vereinbar, sofern

(a) die Regelung für die Dauer von höchstens drei Jahren gilt,

(b) auf der Grundlage einer vergleichenden Kostenanalyse nachgewiesen wird, daß solche Beihilfen auf Ausgleichszahlungen für spezifische, sonst nicht gedeckte externe und Infrastrukturkosten für die Nutzung der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur beschränkt sind und keine solchen sonst nicht gedeckten Kosten für die Nutzung der betreffenden Infrastruktur enthalten,

(c) die Regelung gewährleistet, daß die Beihilfen auf nichtdiskriminierende Weise an Verkehrsunternehmen innerhalb desselben Verkehrsträgers gewährt werden, und

(d) die Beihilfe nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

2. Bei Bewertungen gemäß diesem Artikel sollen die Bestimmungen der zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe gewährt wird, geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Definition oder Veranschlagung externer Kosten berücksichtigt werden.

Artikel 5 - Allgemeine Bedingungen

1. Geht ein Unternehmen, dem gemäß dieser Verordnung eine Beihilfe gewährt wurde, nicht nur der subventionierten Tätigkeit, sondern auch noch einer anderen Wirtschaftstätigkeit nach, so werden die Fördermittel über getrennte Konten verbucht und dahingehend verwaltet, daß eine Umbuchung zu anderen Tätigkeiten nicht möglich ist.

2. Bei der Berechnung der zulässigen Höhe der gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung zu gewährenden Beihilfen sind alle anderen für denselben Zweck gewährten Beihilfen aus staatlichen oder aus Gemeinschaftsmitteln zu berücksichtigen.

Artikel 6 - Notifizierung

1. Beihilfen, die für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen einer Landverkehrsinfrastruktur, mit Ausnahme von Terminals für Transportvorgänge im kombinierten Verkehr, auf Binnenwasserstraßen oder Straßen, gewährt werden, brauchen nicht nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag notifiziert zu werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

(a) die Infrastruktur ist integraler Bestandteil eines Netzes, das denselben Betreiber hat wie die besagte Infrastruktur und das auf nicht diskriminierende Weise allen natürlichen oder juristischen Personen zugänglich ist, die es nutzen wollen,

(b) die Kapazität der Infrastruktur wird nicht vollständig oder teilweise einem oder mehreren Verkehrsunternehmen vorbehalten.

2. Verkehrsträgerspezifische Eisenbahnterminals und Bahnhöfe gelten als integrale Bestandteile des Eisenbahnnetzes.

Artikel 7 - Informationsanforderungen

1. Im Zusammenhang mit Beihilfen im Sinne von Artikel 6

(a) müssen die Mitgliedstaaten eine ausführliche Dokumentation erstellen. Diese Dokumentation muß alle Angaben enthalten, die erforderlich sind, um zu belegen, daß die in dieser Verordnung dargelegten Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahmeregelung erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten unterliegen dieser Dokumentationspflicht für einen Zeitraum von 10 Jahren ab dem Datum der Gewährung der Beihilfe. Auf schriftlichen Antrag übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen oder einer im Antrag der Kommission genannten längeren Frist Kopien dieser Dokumentation;

(b) sind die Mitgliedstaaten außerdem verpflichtet, der Kommission jährlich bis spätestens zum 31. März für das vorangegangene Kalenderjahr zusammenfassende Angaben über umgesetzte Beihilferegelungen sowie über außerhalb solcher Regelungen gewährte Einzelbeihilfen in der laut Anhang vorgesehenen Form zu übermitteln, und zwar insbesondere

– eine Beschreibung des geförderten Projekts einschließlich des genauen Beihilfebetrags, der Gesamtkosten des Projekts, Name des Begünstigten und Zeitplan,

– künftige Pläne oder Regelungen für den Betrieb der betreffenden Infrastruktur und für den Zugang zu dieser Infrastruktur,

– alle weiteren für die Prüfung einer staatlichen Beihilfe möglicherweise relevanten Angaben.

2. Diese Angaben sind erstmals am 31. März des Jahres vorzulegen, das auf das erste volle Kalenderjahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung folgt. Die zu jenem Termin vorzulegenden Angaben sollten den Zeitraum vom Inkrafttreten der Verordnung bis zum Ende jenes Kalenderjahres abdecken und auch in computergestützter Form vorgelegt werden.

Artikel 8 - Überwachung dieser Verordnung

Ein beratender Ausschuß wird hiermit gemäß Artikel 79 EG-Vertrag eingesetzt. Er setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammen, und den Vorsitz führt der Vertreter der Kommission. Der Ausschuß darf alle allgemeinen Fragen, die die Durchführung dieser Verordnung betreffen, prüfen und dazu Stellung nehmen.

Artikel 9 - Aufhebung

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in ihrer geänderten Fassung wird aufgehoben.

2. Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4 sowie Artikel 13 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates in ihrer geänderten Fassung werden gestrichen.

Artikel 10 - Übergangsregelungen und Inkrafttreten

1. Beihilfenregelungen, welche aufgrund von Artikel 5 der Verordnung 1107/70, wie abgeändert, vom dem in Artikel 88(3) des Vertrages vorgesehenen Verfahren ausgenommen wurden, sollen für die Dauer von 12 Monaten ab Inkrafttreten dieser Verordnung weiterhin von diesem Verfahren ausgenommen sein**.**

2. Die Mitgliedsstaaten ändern soche Beihilfenregelungen um sie mit Artikel 6 dieser Verordnung in Einklang zu bringen, und sie benachrichtigen die Kommission von den diesbezüglichen Maßnahmen.

.

3. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach dem Datum ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*

ANHANG

Begleitbogen zu den zusammenfassenden Angaben über gewährte Einzelbeihilfen oder umgesetzte Beihilferegelungen

Mitgliedstaat [Region]:

Datum der Umsetzung (Beihilferegelung) oder Gewährung (Einzelbeihilfe):

Name und Anschrift der zuständigen Behörde:

Bezeichnung der umgesetzten Beihilferegelung oder Name des Empfängers der Einzelbeihilfe:

Beihilfezweck:

Rechtsgrundlage:

Haushaltsmittel:

Beihilfeintensität:

Laufzeit:

Sonstige Angaben (fakultativ):

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333